



Alfa Romeo 147 Quadrifoglio Verde 937A (2008–2009)

- 1. Nya detaljer om Lynk & Co:s elbil.**
- 2. Sono Motors tar in ytterligare 450 miljoner.**
- 3. Britishvolt utmanar Northvolt med batterifabrik.**
- 4. Kinesiska elbilen Xpeng G3 börjar levereras i Norge.**
- 5. Subaru bekräftar elbil till Europa.**
- 6. Så långt går Kia Sorento Plug-In Hybrid på el.**
- 7. Lexus UX 300e: A swing and a miss.**
- 8. Prov: Rolls-Royce Ghost.**
- 9. Toyota: Vätgas är här för att stanna.**
- 10. Bästa svenska bilarna genom tiderna.**
- 11. Han har kört 94 000 mil med sin Renault!**
- 12. Ferguson TE-20 Grålle 1946–56.**

1. Nya detaljer om Lynk & Co:s elbil.

Publicerad 2020-12-18 kl 6:50, text Erik Söderholm

Volvos syskonmärke Lynk & Co tar i ordentligt med nya elbilsmodellen. Batteripaketet ska inte tappa någon effekt på 20 000 mil, och ska hålla tio gånger så länge.



Tidigare under hösten avslöjade Volvos syskonmärke Lynk & Co framtidsplanerna. En helt ny elbilsplattform ska ligga till grund för flera nya modeller, även hos Volvo.

Den första elbilen som ska bygga på den nya arkitekturen är redan visad i konceptform: [Lynk & Co Zero](#) blir en crossoverutmanare till bland andra Jaguar I-Pace och Tesla Model Y.

Plattformen i fråga heter SEA (Sustainable Experience Architecture) och är en arkitektur som helt och hållet är framtagen för eldrivna modeller och inte behöver ta hänsyn till någon förbränningsmotor. Den här arkitekturen ska även användas av andra Geelymärken, inklusive Volvo och Polestar.

Upp till 70 mils räckvidd

Nu har de första utvecklingstesterna av nya Lynk & Co Zero inletts i Kina. Företagets mål har varit att bilen ska gå från konceptstadiet till förproduktionsbil på tre månader.

Lynk & Co avslöjar också att bilen ska få adaptiv luftfjädring med olika lägen och en accelerationstid till 100 km/tim på under fyra sekunder. Den snabbaste versionen av Tesla Model Y klarar samma sprint på 3,7 sekunder.

Bilen får dessutom ett 800-voltssystem som möjliggör snabb laddning och räckvidden ska ligga på upp till 70 mil beroende på körcykel. Batteriet ska för övrigt inte tappa någon effekt under de första 20 000 milen, lovar Lynk & Co, och den totala livslängden ska ligga på 200.000 mil.

Som det ser ut nu ska de första leveranserna av Lynk & Co Zero ske under fjärde kvartalet 2021 – alltså om drygt ett år.

2. Sono Motors tar in ytterligare 450 miljoner – en av grundarna lämnar.

Publicerad 2020-12-17 12:42, text Erik Söderholm.

Det är dyrt att utveckla nya bilar. Elbilsuppstickaren Sono kämpar vidare och tar in knappt en halv miljard för att kunna fortsätta.



För tyska uppstartsföretaget Sono Motors har de senaste åren inte varit lätta. Planen var att utmana biljättarna med en [kompakt och praktisk elbil med solcellspaneler och låg pris-lapp](#).

Men att utveckla en bil från grunden är dyrt och allvarliga ekonomiska problem tvingade Sono Motors att gå ut med en så kallad [crowdfundingkampanj för att dra in pengar](#). Tanken var att elbilen Sono Sion skulle börja byggas nu under hösten 2020 i [Saabs gamla fabrik i Trollhättan](#).

Så blev det inte. Nu har Sono Motors avslutat ytterligare en finansieringsrunda, den här gången för företagsinvestorer, på drygt 450 miljoner kronor. Samtidigt kommer beskedet att en av grundarna har lämnat bolaget vilket dock ska ha skett "på bra villkor" för att starta ett nytt företag.

Ny prototyp i januari

Sono Sion är en elbil med solcellspaneler, dragkrok, räckvidd på omkring 25 mil och prislapp på ungefär 260 000 kronor. Sono Sion har visats upp på en "provkörningsturné" förra året och flera svenska köpare har skrivit upp sig på instresselistan som i nuläget består av totalt 12 400 förhandsbokningar.

Företaget fick in över 500 miljoner kronor vid förra crowdfundingrundan och har därmed tagit in en dryg miljard bara under det senaste året.

Planen nu är att visa upp en ny prototyp i januari 2021. När serieproduktionen kan starta är oklart, men tidigare har Sono Motors sagt att produktionen i Trollhättan skulle [flyttas fram till september 2021](#).



Erik Söderholm

Relaterade artiklar:



[Uppstickaren Sono Sion hoppas på sol](#)

[Tyskt startupföretag har tagit fram en elbil täckt av solpaneler.](#)



[Nevs bygger elbilen Sono Sion i Sverige](#)

[Skapar nya arbetstillfällen i Trollhättan. Målet är att tillverka 200 bilar per dag.](#)



[Nevs skjuter upp bilbygge i Trollhättan](#)

[Elbilen Sion från tyska Sono Motors försenas på grund av ekonomiska problem.](#)



[Sono Sion klarade målet – nya elbilen ska byggas i Sverige](#)

[Nu har märket fått in en halv miljard för att kunna köra igång produktionen i Trollhättan.](#)

3. Britishvolt utmanar Northvolt med batterifabrik.

Publicerad 2020-12-16 kl 11:30 av Maria Dahlin.

Svensk med Saab-anknytningar har i rask takt etablerat planer för en Gigafactory i Storbritannien.



Namnen påminner onekligen om varandra. Möjligen inspirerades svensken Lars Carlström av landsmannen Peter Carlssons Northvolt när han 2019 grundade och namngav Britishvolt. Företagen har i alla fall samma mål: att starta gigantiska batterifabriker som ska förse elbilar med batterier.

I somras kommunicerade Britishvolt att de skulle etablera sig i regionen Wales, men nyligen offentliggjordes att det istället blir utanför staden Blyth i nordöstra England. 2021 tas första spadtaget och 2023 ska fabriken vara igång med produktionen av litiumjonbatterier – samtidigt som Northvolt Ett beräknas vara i full drift i norra Sverige.

Britishvolt fokuserar på att leverera batterier till brittiska biltillverkare, för att stärka landets elbilsproduktion. Något som är extra viktigt nu när Storbritannien lämnar EU.

De beräknar att fabriken som byggs på ett 95 hektar stort område kommer att skapa 3000 jobbtillfällen, 8000 om man räknar underleverantörer. Energittillförseln kommer att utgöras av förnybara källor och planer finns på att nyttja den elförbindelse mellan Norge och Storbritannien som just nu håller på att byggas. North Sea Link är en högspänningskabel för likström och när den blir färdig 2021 blir den världens längsta kraftförbindelse på havsbotten.

Affärsmannen Lars Carlström har ett förflutet som rådgivare åt ryske [Vladimir Antonov](#). Vladimir försökte ta över Saab Automobiles vid konkursen 2011, men han godkändes inte av Europeiska investeringsbanken.

4. Kinesiska elbilen Xpeng G3 börjar levereras i Norge.

AV BOBBY GREEN 2020-12-18 KL 09:40.

Kostar från 358 000 norska kronor.



FILM: <https://youtu.be/EW9S3LbDWxw>

Elbilslandet Norge har nu fått ytterligare en spelare på marknaden - den kinesiska suven Xpeng G3. Leveranserna av modellen har dragit igång och runt 100 stycken exemplar ska ha kommit till landet för tillfället. Under skalet sitter ett batteripack på 66 kWh som ska räcka för att ta sig 45 mil enligt WLTP. Elmotorn ger 197 hästar och 300 newtonmeter och drivningen sker på framhjulen. 0-100 km/h ska gå på 8,5 sekunder och toppfarten anges till 170 km/h. Till skillnad mot många andra nya elbilar använder sig G3 av CHAdeMO-kontakt istället för CCS.

I Norge kostar basutförandet Smart 358.000 norska kronor medan Premium kostar 379.000 norska kronor. I priset ingår fem års garanti oavsett hur långt man kör. Som jämförelse kostar en Tesla Model 3 Standard Range Plus kostar från 414.000 norska kronor och en Model Y kostar från 534.900 norska kronor.

Modellen har sålts i Kina sedan 2018. Elbilstoken Bjørn Nyland har sedan en tid tillbaka fått testa bilen och ett av hans senaste klipp ser ni här nedan.

[GALLERIER](#)

[17 bilder](#)

[XPeng G3](#)

XPENG G3 FOR 4 DAYS!



[Bjørn Nyland spanar in el-suven Xpeng G3](#)

[Fick låna den i fyra dagar](#)

FIRST P7 IN EUROPE!



[Bjørn testar Model 3-utmanaren Xpeng P7](#)

[Bjuder på maffigare ljusshow än Tesla Model X](#)



[Elbilstillverkaren Xpeng får in ytterligare 500 miljoner dollar](#)

[Ny investeringsrunda avklarad](#)



5. Subaru bekräftar elbil till Europa.

Anders Nilsson 2020-12-14.

Lanseras första halvan av 2020-talet.



Subaru har bekräftat att de planerar att lansera en ny elbil första halvan av 2020-talet och den ska säljas i Europa.

[Subaru](#) Europe, som är dotterbolag till Subaru Corporation, bekräftade idag att de förbereder att lansera en renodlad elbil.

Den renodlade elbilen planeras att lanseras första halvan av 2020-talet. Bilen kommer storleksmässigt vara en SUV i mellanklassen, ungefär i samma storlek som Subaru [Forester](#). Bilen kommer byggas på en gemensam plattform som delas med [Toyota](#).

Enligt Subaru själva så untrstryker det deras ansträngning att minska klimatavtrycket i Europa, samt ambitionen att tillgodose den ökade efterfrågan på alternativa drivlinor.

Det innebär att Subaru får en ny elektrifierad modell, som följer de redan lanserade modellerna hybriderna [Subaru XV](#), samt Forester, som uppgår till 60 procent av Subarus försäljningsnivå.

Några andra detaljer om den kommande elbilsmodellen finns i dagsläget ännu inte.



Anders Nilsson

Relaterade artiklar



Nästa generationens elbil från Toyota blir en SUV



Volkswagen planerar billigare elbil – offrar flera modeller



Bekräftat: Det blir en ny sportbil



Därför skrattar alla åt Subarus nya bil



6. Klart: Så långt går Kia Sorento Plug-In Hybrid på el.

Av Magnus Fröderberg, Publicerad 2020-12-16, 11:58.

Kia uppger två olika siffror för el-räckvidden för sin sjuitsiga storsuv.



Stora sjuitsiga Sorento kommer nu som laddhybrid. Modellen finns redan som diesel, men det är laddhybriden som kommer att stå för omkring 90 procent av försäljningen nästa år.

Kia Sorento Plug-In Hybrid har en 1,6-liters bensinmotor med 180 hästkrafter och ett vridmoment på 265 Nm. Elmotorn ger 91 hk och 304 Nm. Tillsammans ge de båda motorerna 265 hästkrafter och 350 Nm som fördelas ut till de fyra hjulen genom en konventionell sexväxlad automatlåda.

0-100 km/h går på 8,7 sekunder och 80 till 120 km/h tar 5,8 sekunder. Topparten är 197 km/h.





Kia Sorento Plug-In Hybrid får dra 1.500 kilo. Den som har tyngre släp än så hänvisar Kia till dieselversionen som får dra 2.500 kilo.

Sorento har ett batteri på 13,8 kWh och en bränsletank på 67 liter.

Räckvidden på el anges till 57 km enligt WLTP-cykeln. Kia framhäver dessutom att räckvidden i stadstrafik är 70 km på en laddning.

Priserna för Kia Sorento Plug-In Hybrid [börjar på 569.900 kronor](#) före klimatbonus. Det går att beställa bilen nu med leverans under det första kvartalet 2021.



Vi har kört helt nya Kia Sorento: "Väldigt tyst och bekväm"



Svenska priserna: Så mycket kostar Kia Sorento som laddhybrid



Magnus Fröderberg



7. Lexus UX 300e: A swing and a miss.

Av Patrik Lundin, Publicerad 2020-12-01 kl 03:50, uppdaterad 2020-12-15 kl 16:07.

Lexus första elbil UX300e är snart här och den är riktigt bra på mycket – men hur bra är den på att vara elbil? Vi har provkört.

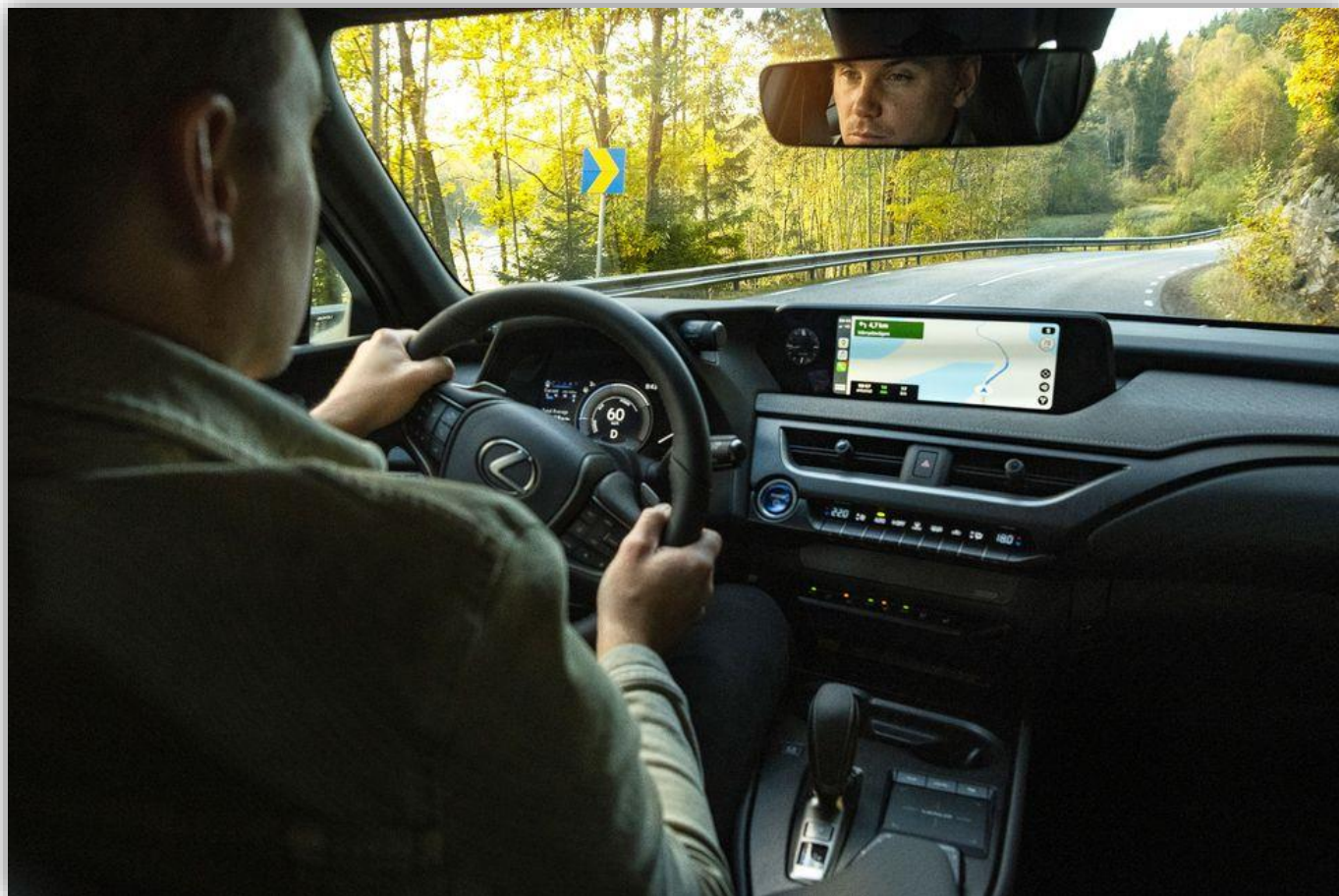


VAD ÄR NYTT? Lexus äntrar elbilsscenen för första gången med en elektrisk version av minstringen i modellfloran, UX, som också är den bäst säljande Lexusmodellen i Europa. Borta är hybriddriften och den ersätts med en elmotor på 204 hästkrafter och 300 Nm som förses med ström från ett litiumjonbatteripaket på 54,3 kWh. Planerna är högtflygande för nya UX 300e och redan 2022 räknar Lexus med att den ska stå för en tredjedel av hela UX-försäljningen i Europa.

Med det djärva målet i åtanke är det märkligt att Lexus har valt att utrusta bilen med Chademokontakt. Det är underligt av framför allt två anledningar. Dels för att antalet snabbladdare med Chademokontakt är långt mycket färre än CCS-dito, som blivit Europa-standard.

Exempelvis går det inte att ladda en UX 300e hos Ionity, där är det endast CCS som gäller. Och dels för att Chademo har 50 kW som maximal laddhastighet. Ärligt talat duger det inte att komma med en helt ny elbil 2020 (bilarna börjar dessutom levereras till Sverige i början av andra kvartalet 2021) som inte går att snabbladda med över 100 kW. Speciellt inte när, den av Lexus uttalade, konkurrenten Tesla Model 3 kan snabbladdas i upp till 250 kW.

Skillnaden är pyramidal. Lexus berättigar detta genom att hävda att UX 300e främst är tänkt som en stadsbil, en andrabil som endast går korta sträckor. De har garanterat underlag för det, men när konkurrensen ser ut som den gör har jag svårt att förstå varför man inte utrustar de europeiska bilarna med CCS-kontakt.



En Lexus UX300e på slingriga vägar i de västgötska skogarna är skojigare än vad mitt ansiktsuttryck gör gällande.

Den officiella WLTP-räckvidden lyder på 305–315 kilometer beroende på utrustningsnivå och hjuldimension. Under provkörningen, som gjordes i temperaturer strax över nollan, låg snittförbrukningen på 26,0 kWh/100 km vilket är väldigt törstigt och långt över den uppgivna förbrukningen på 17,1 kWh/100 km.

En verklig räckvidd på en bit över 20 mil är alltså mer realistisk. Inte imponerande för att vara en ny elbil i slutet av 2020.

HUR ÄR DEN ATT KÖRA? Bakom ratten på Lexus UX 300e är det hemtamt, bekvämt och materialval samt finish är oklanderliga. Provkörningsslingan var utlagd på bitvis ganska grov och ojämn asfalt, men det filtrerades enkelt bort av den mjuka fjädringen.

Lexus har glädjande nog inte fumlat bort den fina rullkomfort som faktiskt finns redan i instegsmodellen. Den är till och med snäppet bättre nu när drivlinan är helelektrisk och det är riktigt tyst i kupén.

Men någon blixtrande elektrisk acceleration finns inte, och det är medvetet. Lexus ingenjörer har jobbat hårt och lyckosamt med att göra effektleveransen så mjuk som möjligt. Faktum är att känslan vid fullt gaspådrag från stillastående är väldigt hybridlik och som förare upplever man det som att effekten ökar exponentiellt. I högre hastigheter får man dock hela effektkakan direkt för att underlätta omkörningar.

Styrningen är överraskande bra. Fin tyngd i ratten och bilen är förutsägbart understyrd. Den låga tyngdpunkten, som ligger 53 centimeter över marken, gör att bilen biter i bra även när man tar i lite på krokiga vägar. Regenereringen går att ställa i fyra olika nivåer men den hårdaste är alldeles för klen och någon enpedalskörning är det inte tal om.



På håll är det svårt att urskilja en eldriven UX från en "vanlig". De är nämligen identiska bortsett från modellbetningarna på bakluckan och att elbilen har två laddluckor, en på vardera sidan.

För de bakre passagerarna betyder konverteringen till eldrift att baksätet höjts och man sitter högre jämfört med i en UX 250h. Men det innebär samtidigt att man förlorar 16,4 millimeter i huvudutrymme.

Jag som är 186 centimeter lång, och gärna sitter med förarstolen så lågt det går när jag kör, sitter inte bekvämt bakom mig själv. Dels på grund av det inskränkta huvudutrymme, men speciellt eftersom det är omöjligt att få in fötterna under förarstolen när den är i bottenläge. Bagageutrymme i eldrivna UX är dock 47 liter större än i hybridversionen.



Eldrivna Lexus UX lastar faktiskt 47 liter mer än sitt hybridsyskon. 367 liter mot 320.

TEKNISKA DATA**LEXUS UX 300e**

MOTOR: Elmotor, synkron permanentmagnet.
204 hk, 300 Nm. Litiumjonbatteri 54,3 kWh.

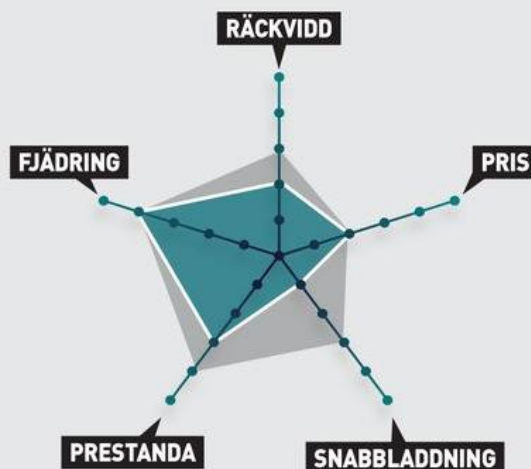
KAROSS: L/b/h 4 495/1 840/1 545 mm. Axelavstånd
2 640 mm. Tjänstevikt 1 860–1 915 kg. Bagagevolym
367 liter.

PRESTANDA: 0–100 km/h 7,5 sekunder Toppfart 160
km/h. Räckvidd WLTP 305–315 km. Snabbladdning
50 kW Chademo.

PRIS: Från 579 900:–. Aktuell inom kort.

PERSONLIGHET

■ LEXUS UX 300e
■ VOLVO XC40 P8 RECHARGE

**SUMMERING**

BÄST: Fjädringskomfort, rullkomfort och tyst kupé. Riktigt generös batterigaranti.

SÄMST: Räckvidd, förbrukning, snabbladdning, klen regenerering och högt pris.



NÖRDFAKTA. Lexus litar stenhårt på sin höga kvalitet och garanterar att batteriet har kvar 70 procent av kapaciteten efter tio år eller, håll i dig, 100 000 mil.

BORDE JAG KÖPA EN? Nej, det borde du faktiskt inte.

Visst, Lexus UX 300e är väldigt bekväm, ganska kul och kompetent stadsbil. Men den håller inte måttet på de områden där en elbil måste vara bra för att vara konkurrenskraftig. Laddning och räckvidd, exempelvis. Strax över 30 mil WLTP och snabbladdning med 50 kW är siffror som varken skrämmer konkurrenter eller lockar köpare. Lexus ser mellanversionen "Premium" som den troliga storsäljaren, och den kostar 629 900 kronor.

Vill du prompt köra elbil med Lexusemblem är mitt råd att invänta den modell som ska byggas på en helt ny skräddarsydd elbilsplattform och som har förmodad premiär under 2025.



Patrik Lundin



8. Prov: Rolls-Royce Ghost för den som kör själv.

Av Gerd Stegmaier, Publicerad 2020-12-17, 03:51, uppdaterad 2020-12-17, 12:23.

V12 med dubbla turbo, 571 hästar under den långa huven samt fyrhjulsdraft och fyrhjulstyrning. Rolls-Royce anstränger sig maximalt för att locka även självkörande kunder till den senaste generationen av sin instegsmodell Ghost.



Med 5,55 meters längd är Ghost en stor bil, men den upplevs förvånansvärt kompakt.

Nya Ghost ser mycket mindre ut i verkligheten än vad den egentligen är. Sällan har en längd på 5,55 meter samt en bredd på nästan 2,15 meter (inklusive ytterbackspeglarna) känts mer ... ja ... kompakt och samtidigt graciös på något sätt.

Man får ge en eloge till designteamet som hörsammade kundönskingarna om att göra den nya modellen mindre prålig, även om slutresultatets intryck kan variera beroende på betraktaren.

De tjocka dörrarna som öppnas med elektriskt stöd har handtag som påminner om de på ett 50-talskylskåp. Den stora dörröppningen gör det enkelt och bekvämt att nå sin plats medan dörren stängs med hjälp av en knäpptyst elmotor. Knäpptyst blir det sedan även i kupén vars passagerare effektivt avskärmas från omvärlden tack vare mer än 100 kg ljudisolerande material samt akustiklager i rutorna.

Sittdynorna är ljuvliga och ger känslan av en mjuk och fluffig filt. Dynornas stöttade funktion är visserligen där, men kan trots allt inte förnimmas av någon del av kroppen. Tyngdlöst sittande på ett moln är det intryck som infinner sig efter en stund bakom ratten i nya Ghost.

Stolarnas inställningsmöjligheter är såklart nästan gränslösa och självfallet elektriska precis som den upprätt stående ratten. Bakom den syns klassiskt utformade men digitala instrument.



Baksätet i en Rolls är där man trivs bäst. Till skillnad från den främre infotainmentskärmen är de bakre berörings- och fingeravtryckskänsliga.

Kontakten med omvärlden hålls ju nu för tiden med mobilen och passagerarna i en Ghost kan glädjas åt bilens omfattande ljudisolering. Numera finns till och med Android Auto tillgängligt efter moderkoncernens riktningssväng.

Precis som man är van vid från de olika Rolls-Roycemodellerna är interiören överdådig så det förslår. Varje yta, panel, knapp och spak har formats eller draperats i de finaste material man kan tänka sig. För att skilja sig från konkurrenter som Bentley, BMW och Mercedes som på senare år har kommit allt närmare den sanslösa lyxen har man verkligen löpt linan ut med nykomlingen.

Tänk centimetertjocka mattor, det finaste skinn som finns, handpolerade metall detaljer och till och med det magnifika innertaket från Phantom med oräkneliga integrerade LED-ljus som ska efterlikna en stjärnhimmel. I Ghost finns det dessutom en upplyst panel i instrumentpanelen som tänds när man startar motorn och som bidrar till den hemlighetsfulla stämningen.

Naturligtvis är Ghost utrustad med det absolut mesta man kan tänka sig i multimedieväg. Wifi-hotspot, en jättelik infotainmentskärm och navigationen projicerad i vindrutan är endast ett urval ur den evigt långa listan.

I baksätet hittar vi ett underhållningssystem med dubbla skärmar som ger passagerarna möjlighet att styra radion, ställa in resmål och mycket mer. Musikfantast? Vad sägs då om ett specialanpassat ljudsystem med 18 högtalare, 1 300 watt och magnesiumkeramiska högtalarkoner?

Jämfört med den utgående modellen har man höjt insatsen ordentligt när det kommer till utbudet av assistanssystem. Nykomlingen bjuder bland annat på autobroms, filhållningsassistans samt en adaptiv farthållare med ett halvautonomt körprogram.

Startknappen väcker samtliga tolv cylindrar till liv och efter en kort gäspning är ljudnivån så pass låg att man måste titta på instrumenten för att se om motorn är igång.



Typiskt Rolls-Royce: gigantiska dörrar, mjukt skinn av högsta kvalitet och växelväljaren på ratten. Nytt i Ghost är däremot öppenporiga träpaneler.

En varvräknare letar man förgäves efter i Ghost men däremot finns det en visare för den återstående kraftreserven av de 571 hästarna. Rolls-Royce har för övrigt aldrig monterat varvräknare i sina bilar.

Den tunna växelväljaren på höger sida om ratten har endast tre lägen: D, R och P. Det finns dock en knapp med den något vilseledande beskrivningen Low, trots att inställningen är tänkt för de lite sportigare situationerna i livet.

Funktionen är knappast nödvändig på flanerstråket, alltså där bilarna endast kör i snigelfart. Här och även på de smala vägarna som blir ännu mindre på grund av alla byggarbetsplatser är Ghost förvånansvärt smidig och lättkörd.

I värsta fall hjälper kameror fram och bak till att hålla koll på omgivningen. Det kan behövas många gånger för Ghost är en bjässe av rang och har trots sin fyrhjulstyrning en vändcirkel på hela 13 meter! Vid stoppljusen märker man framför allt av en detalj: det profana blinkersljudet överröstar motorn med god marginal.

Vår färd på motorvägen mot Garmisch i södra Tyskland börjar med hastighetsbegränsning. I 95 km/h visar kraftreserven 95 procent. Lite senare när hastighetsbegränsningen får ge vika till förmån för frifartsskylten åker högerpedalen ned i den fluffiga lammullsmattan och Spirit of Ecstasy-figuren åker blixsnabbt ned i kylargrillen.

När hastighetsmätaren efter en kort acceleration visar 200 km/h kan man äntligen höra motorn. Ett sensuellt trumpetande hörs från den klassiska V12:an på 6,75 liter, även om ljudisoleringen gör att det känns som om motorn är väldigt långt borta. Man kan även ana vindbruset utanför kabinen.



Smala, krokiga landsvägar är inget som helst problem för Ghost.



Spirit of Ecstasy användes första gången 1911, och kallades i början "Spirit of Speed". Stundom har den också gått under smeknamnen Eleanor, Silver Lady eller Flying Lady.

När hastighetsmätaren efter en kort acceleration visar 200 km/h kan man äntligen höra motorn. Ett sensuellt trumpetande hörs från den klassiska V12:an på 6,75 liter, även om ljudisoleringen gör att det känns som om motorn är väldigt långt borta. Man kan även ana vindbruset utanför kabinen.

Först när head up-displayen visar 256 km/h avbryter Ghost sin framfart utan att kraftreserven för den delen visar noll. På frågan om hur mycket kraft som ruvar under den långa huven får vi det traditionella svaret "tillräckligt". Det har aldrig varit mer sant än idag.

Detsamma kan man påstå om storleken på bensintanken. Efter vår nästan blasfemiska accelerationsorgie står nålen nämligen fortfarande på 95 procent. Chassit känns lika avslappnat och obesvärat av gaspedalsvåldet.

TEKNISKA DATA

ROLLS-ROYCE GHOST

MOTOR: V12, turbo, bensin, 6 749 cm³, 571 hk vid 5 000 r/min, 850 Nm vid 1 600 r/min. 8-stegad automatlåda. Fyrhjulsdraft.

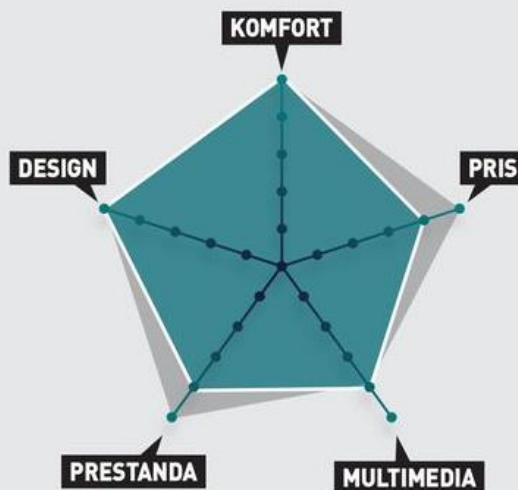
KAROSS: L/b/h 5 546/1 978/1 571 mm. Axelavstånd 3 295 mm. Tjänstevikt 2 490 kg.

PRESTANDA: 0–100 km/h 4,8 sek. Toppfart 250 km/h. Förbrukning 15,2 l/100 km.

PRIS: Cirka 3 000 000:–. Aktuell nu.

PERSONLIGHET

■ ROLLS-ROYCE GHOST
■ BENTLEY FLYING SPUR V8



SUMMERING

BÄST: Överdådig lyx, förvånansvärt trevlig att köra, fler assistanssystem än någonsin.

SÄMST: Nästan för stor för stan, astronomisk prislapp.



Den tunga bilen ligger plant på asfalten och den adaptiva styrningen har mycket mindre servostöd i motorvägsfarter än i stadstrafik vilket gör Ghost lekande lätt att ratta. Bromsprestandan är minst lika imponerande som framdrivningen. Även under fullbromsningar förblir bilen stoiskt lugn, som sig bör för en modell från anrika Rolls-Royce.

På landsvägar kan man köra den jättelika limousinen i förvånansvärt höga hastigheter, även om den kränger märkbart i kurvorna. Greppet är däremot enormt högt i alla lägen. Inte ens regn får Ghost att vika sig. Det är endast i riktigt trånga svängar den höga vikten på knappt 2,5 ton gör sig påmind och får bilen att godmodigt skjuta över framhjulen.

Tack vare fyrhjulsdriften är även dessa situationer en barnlek och som ett finurligt test börjar dagens skyfall övergå i snöblandat regn. En jobbig situation för de flesta bilar, men i vanlig ordning går den storvuxna britten som på räls (eller snarare som en flygande matta) även här.

Hemligheten bakom tricket är den proaktiva fjädringen som förlitar sig på data från den främre stereokameran för att undvika eller släta ut vägens ojämnheter utan att för den delen tumma på den fina (men knappast påträngande) återkopplingen från framhjulen. En Rolls har nog aldrig varit trevligare att ratta än nu.



9. Toyota: Vätgas är här för att stanna.

Anders Nilsson 2020-12-17.

Vätgasbilen är ett alternativ till de batteridrivna bilarna för att sänka utsläppen och är en viktig teknik för att lösa många uppgifter. Det menar Toyota som nyligen lanserade andra generationen av bränslecells bilen Mirai. Men det finns även utmaningar för tekniken.



Debatten har och är livlig när det kommer till vilket hållbara drivmedel som är bäst för miljön. Ett av alternativen är bränslecellsbilar och debatten har handlat om den sortens bilar är ett bra alternativ eller inte. [Ny Teknik](#) har gjort en djupdykning i frågan och har intervjuat Thiebault Paquet, som är chef för Toyota Fuel Cell Business Group, en viktig del i [Toyotas](#) satsning på vätgas.

Exempelvis [Mercedes-Benz](#), [Hyundai](#) och [BMW](#) har gjort mer eller mindre stora vätgas-satsningar. Dock ligger de i lä jämfört med Toyota. De menar att bränslecellsbilar är en viktig teknik för att lösa många uppgifter och har även valt att etablera Toyota Fuel Cell Business Group.

Thiebault Paquet, chef för det nya centret, menar att man måste titta på hur man får hållbar energi och det är där bränslecells bilen kommer in. Man har inte tillgång till hållbar energi varje dag om året, utan ett överflöde av energi vissa delar av året, med ett underskott andra delar, och då måste man tänka till.

Nyligen lanserades den andra generationen av Toyota Mirai, vilket signalerar att den japanska biltillverkaren verkligen vill satsa på vätgas. Men det behövs vätgasteknik för både personbilar och tunga fordon, och därmed behöver energi- och fordonsindustri gå hand i hand.

En fördel med att använda en vätgasbil enligt Toyota, är att det går lätt att anpassa den till olika förhållanden. Exempelvis kan bränslecellerna agera som en räckviddsförlängare på en buss eftersom den i grunden har ett större batteri. I Framtiden gäller det att få konsumenterna intresserade för vätgasbilen.

– Jag tror att det handlar om att visa en konkurrenskraftig bil. Mirai är utsläppsfri och det tar mindre än fem minuter så har du 65 miles räckvidd. Den har samma användarmönster som vilken vanlig bil som helst, säger Thiebault Paquet, till [Ny Teknik](#).

Och även om Toyota satsar på vätgas är de medvetna om att tekniken behöver finslipas eftersom det enligt Thiebault Paquet finns två utmaningar. Infrastrukturen, då det finns så få tankställen idag, och att göra systemet billigare och det handlar om säljvolym, ju mer system de bygger, desto mer kan de pressa ned kostnaderna.

Utöver Mirai har även andra projekt med vätgas på gång, däribland tunga lastbilar och även teknik för tåg.

Relaterade artiklar



[Toyotas nya lyxbil drivs – med kobajs](#)



[Toyotas bränslecellsbil kommer till Sverige](#)



[Ineos Granadier – med vätgasteknik från Hyundai](#)



[Premiär: Audi h-tron quattro](#)

10. Bästa svenska bilarna genom tiderna.

PUBLICERAD: 17 DEC 2020, KL 21:38.

Vilken är egentligen bästa svenska bilen genom tiderna? Volvo P1800 eller kanske Saab Sonett? Ingen av dem, det har svenska folket nu slagit fast i en undersökning.



Toppar listan gör Volvo Amazon.

Alla har sin favorit, men om man väger samman allas favoriter och korar en gemensam favorit, vilken är då Sveriges bästa bil genom tiderna? Den frågan, samt frågan om vilka övriga 14 bilar som hamnar i topp, får vi nu svar på genom en Sifo-undersökning som bilförmedlaren Kvdbil har genomfört.



Volvo P1800.



Volvo V70.

1 033 riksrepresentativt och slumpmässigt utvalda personer i åldersspannet 18-79 år fick svara på frågan "Vilken är bästa svenska bilen genom tiderna?".

I topp hamnade Volvo Amazon, av många en väldigt omtyckt bil som förmodligen slår an känsloträngarna på ett annat sätt än hos listtvåan P1800 då fler har fått chans att ha någon form av relation till Amazon. Den tillverkades nämligen i nästan 670 000 exemplar medan P1800 – "Helgonets bil" – var och är klart mer sällsynt med drygt 47 000 tillverkade exemplar.

Bästa svenska bilar placering 1-5.

1. Volvo Amazon
2. Volvo P1800
3. Volvo V70
4. Volvo V90
5. Volvo PV 444



Volvo V90.



Volvo PV 444.

Volvo dominerar topp 15-listan med nio placeringar varav de sju främsta. Intressant är att modernare modeller som V70 och V90 kommer högre upp än klassikerna PV och Duett. På tal om PV är det intressant att PV 444 är med i listan medan arvtagaren PV 544 inte är det.

Saab Sonett finns inte alls med i listan, den anses nog vara lite av en udda fågel oavsett generation. Däremot finns fyra andra Saab-modeller med där vi nog trodde att 900 skulle ligga bäst till, men det är tydligen 9-5 som svenskarna har tagit till sina hjärtan som bästa bilen från Trollhättan. Saab 9000 finns inte alls med i listan, enligt oss en grov miss av de 1 033 som svarade på undersökningen.



Volvo XC90.



Volvo Duett.



Saab 9-5.



Volvo 245.



Volvo 740 Turbo.

Bästa svenska bilar placering 6-10

6. Volvo XC90
7. Volvo Duett
8. Saab 9-5
9. Volvo 240/260
10. Volvo 740/760

Spännande är att två Koenigsegg-modeller är med på listan, och det är inte vilka modeller som helst utan märkets första modell samt senaste – CC och Jesko. Det har hänt en hel del mellan 1990-talets CC och 2020-talets Jesko. CC hade en 4,6 liter stor V8 på 655 hästkrafter, gjorde 0-100 km/h på 3,2 sekunder och toppade 390 km/h. Jesko har en 5,0 liter stor V8 som levererar 1 625 hästkrafter, gör 0-100 km/h på okänd men väldigt snabb tid och toppar över 480 km/h. En annan detalj som skiljer sig mellan CC och Jesko är prislappen. CC kostade 2,7 miljoner kronor när vi körde den för 20 år sedan, Jesko kostar drygt tio gånger mer.



Saab 900.



Koenigsegg CC.



Koenigsegg Jesko.

Bästa svenska bilar placering 11-15

11. Saab 900
12. Koenigsegg CC
13. Koenigsegg Jesko
14. Saab 96
15. Saab 9-3



Saab 96.



Saab 9-3.

MATTIAS RABE

Klassiker

11. Han har kört 94 000 mil med sin Renault!

Publicerad 2020-12-15 12:24, text Joakim Bergqvist.

LÅNGDISTANARE

Hur mycket kör du med din klassiker? Jan Karlsson är inne på 24:e varvet runt jorden med sin Renault 17 TS!





Den eviga fascinationen kring lågmilare tycks aldrig avta. Bilarna som med sina orörda lackeringar och närmast nybilsdoftande insidor utgör ett ideal i samlarbilsvärlden. Orörda och älskade men oftast utan vidare livserfarenheter.

I kontrast finns bilarna som istället körts hårt, långt och länge. Funktionella modeller med trist karaktär där äventyren varit lätträknade.

Sedan finns det bilar som Jan Karlssons Renault 17 TS. Genom åren har den fått upptäcka Europas alla hörn och kanter. Här har både den ena och den andra delen bytts både en och flera gånger. Bakom varje modifiering finns en historia och skulle bilar kunna tala skulle vi här kunna lyssna i timtal.

– Det har blivit ytterligare 500 mil sedan i somras, berättar ägaren Jan Karlsson. Jag brukar inte titta så ofta men nu har mätaren precis passerat 94 700 mil!

Läs det gärna det en gång till. Nittiofyratusensjuhundra! En fashionabel fransk sportcoupé som får många hederliga dieselmecor med taxiskylt att framstå som knappt använda.

Innan miltalet förklaras närmare behövs en snabb modellgenomgång. Under februari 1971 läckte nyheten ut att Renault hade två snarlika coupémodeller på gång. Beteckningarna var 15 respektive 17 och båda baserades på familjebilen 12 men hade fått en betydligt mer spännande formgivning.

Den främre stötfångaren bestod av en munstycksliknande kromad sarg klädd med gummi som ramade in hela grillen. De sportiga syskonen hade i princip samma kaross men det fanns skillnader. Kvadratiska strålkastare var standard på 15 medan 17 kunde stoltsera med dubbla runda halogenljus.

Ovanför midjelinjen började det skilja mer. Där 15 hade konventionella b-stolpar och två stora öppningsbara bakre sidorutor utmärkte sig 17 genom kraftigt uppsvingda bakre takstolpar.

Renault 17 saknade också b-stolpe och när den lilla sidorutan bakom dörren vevades ner blev öppningen enorm. Det hela avslutades med ytterligare två rutor, väl dolda bakom moderiktiga jalousier.

Längst ner på skalan fanns 15 TL med en 1,3-litersfyra. Nästa steg var 15 TS och 17 TL som bägge hade en 90 hästkrafter stark 1,6-literssnurra från 16 TS. Toppmodellen 17 TS kunde skryta med hela 108 hästar och en prislapp på 34 220 kr. Det var flera tusen över än en Audi 100 Coupé S, BMW 2002 tii eller Porsche 914.



– Efter att pappa köpte en 4CV i början av 1950-talet har det alltid funnits minst en Renault inom familjen, säger Jan Karlsson. Själv körde jag både Peugeot och Ford men drömbilen var alltid en 17. Allra helst en TS med bränsleinsprutning och skivbromsar runt om.

Efter en tids letande dök ett exemplar upp hos en källarhandlare i centrala Stockholm. Inte nog med att det var den ovanliga värstingen, den var dessutom utrustad med det ännu mer udda soltaket eller Découvrable som fransmännen kallade det.

– Det här var i januari 1975 och en månad senare träffade jag min blivande fru. Nästan omgående gjorde vi den första gemensamma långresan och drog raka vägen ner till franska Rivieran, minns Jan.

Att upptäcka Europa med bil var däremot inget nytt för familjen Karlsson. Sedan barnsben hade Jan fått följa med föräldrarna ut på långresa. Till en början användes farfars stora Plymouth från 1952.

– Då kunde man ledigt åka sex personer, förklarar Jan. Sedan blev det en kort sejour med Amazon innan pappa slog till på en Jaguar Mark 2 med den stora 3,4-litersexan. Den skulle självklart testas omgående så vi körde från Grossenbrode i nordöstra Västtyskland till Freiburg im Breisgau i sydväst och snittade 180 km/h. På den tiden var det ju knappt någon trafik på Autobahn så det var inga problem att hålla över 200.

Resmålen har blivit många genom åren, från första resan till Nice direkt efter inköpet har det fortsatt till dagens datum. Tältvagnen Camp-let har självklart utrustats med en komplett bakdel från Renault 17.

De många och spännande resorna satte sina spår och snart gav sig Jan ute på liknande äventyr. Han ägde visserligen ingen bil men Vespan gick utmärkt fram och tillbaka hela vägen till Spanien. När den egna familjen växte fick 17 ta över. Resorna blev många men när det tredje barnet dök upp byttes reskamraten till en Espace.



– Den var från 1988 och såldes aldrig i Sverige.

Det blev en riktig utmaning att få den godkänd men med avgaspapper från en 20 TS och en fabriksny motor blev den till slut svensk medborgare, berättar Jan. Vi körde med den något år men sedan monterade jag ett femte bälte i 17 så att vi kunde börja resa med den igen.

Att modifiera för att öka körbarheten eller att helt enkelt byta ut detaljer som blivit slitna har varit en ständigt återkommande sysselsättning.

– Den var lite surrig på långfärder så jag bytte till en växellåda från Renault 18. Nu är jag väl inne på den tredje. Motorn är också renoverad ett antal gånger. Originaltoppen höll ut till 2006, visserligen med någon ventilrenovering emellan, men då tappade jag ett par ventilstyrningar som for runt i maskinen. I bakre ljuddämparen fann jag sedan två ventiltallrikar, säger Jan och skrattar.

– Blocket är faktiskt bytt till ett från 20 TL vilket ger 1 647 kubik. På diverse bankörningar brukar inte de andra 17 hänga på **men** i Österrike var en annan ägare lika snabb. Vi blev nog ungefär lika överraskade och till slut frågade jag vad han gjort med sin motor. Det visade sig att han gjort exakt likadant!

I slutet av 1980-talet åkte familjen ner till Clermont-Ferrand och på campingen träffade de en trevlig engelsman med en Morris Minor Traveller.

– Han berättade att Michelin firade 100 år på banan bredvid. Någon timme senare körde vi runt på den gamla F1-banan Circuit de Charade. Ett oväntat och väldigt roligt minne från resorna!

Efter många års hårt brukande började originalinredningen bli allt mer nedsutten och provisoriskt monterades framstolar från Fiat. Att hitta ersättare visade sig svårt och kursen sattes åter söderut. Utanför Paris fanns ett par stolar.

– Vi gick ut på gatan, skruvade ur de gamla och lyfte i de nya. Då kom en man fram och undrade vad vi skulle göra med Fiat-sätena. Han behövde ett par och så han fick dem.

Sedan dess har inredningen bytts ytterligare någon gång och nu sitter en komplett från den uppdaterade 17 som aldrig såldes i Sverige.

Jan slår sig ner i den skålade förarstolen, startar igång motorn och lirkar i ettan. Tillsammans utgör de en perfekt injusterad duo. Nya äventyr vankas och när mätaren slår om till 100 000 mil kommer ännu en Autoroute synas genom vindrutan.

Renault 17 TS à la Jan Karlsson

Motorblock från Renault 20 TL

Växellåda från Renault 18

Momo-tillbehörsfälgar från Renault Boutique-sortimentet

Bakljusglas med orange backljus från franskspecade 15/17 av första årsmodellerna.

Skinninredning från R17 -79

Grövre krängningshämmare från Renault 17 Gordini -75

Renault 17TS 1973

Nypris: 34 220 kr.

Värde i dag*: 50 000 - 75 000 kr.

Motor: Fyrcylindrig radmotor. Stötstänger, två ventiler per cylinder. 1 565 cm³. Insprutning. Max effekt 108 hk vid 6 000 r/min. Max vrid-moment 132 Nm vid 5 500 r/min.

Kraftöverföring: Längsmonterad motor fram, framhjulsdraft. Femväxlad manuell.

Mått: Axelavstånd 244 cm. Längd/bredd/höjd 425/163/135 cm. Spårvidd fram/bak 134/134 cm. Tjänstevikt 1 130 kg. Tank 55 liter.

Fjädring/hjulställ: Fram: Övre och undre triangellänk med fjäderben. Bak: Medstyrande stel axel med längsgående bärarmar och spiralfjädrar. Krängningshämmare fram och bak.

Styrning: Kuggstång. Vändcirkel 10,6 m.

Hjul: Stålfälgar, bredd 5,5 tum, däck 165 HR 13.

Elsystem: 12 volt.

Bromsar: Ventilerade skivor fram, solida skivor bak.

Fartresurser: Toppfart 181 km/h. Acceleration 0–100 km/h 11,7 s.

Förbrukning: 1,02 l/mil blandad körning.

Källor: Pressmaterial, Automobile Revue & Jan Ulléns bilfakta



RENAULT 17 GORDINI -1974

Klassiker

12. Ferguson TE-20 Grålle 1946–56.

Publicerad 28 juli 2013.

GRÅ EMINENS.

En traktor ska du ha. Men hetsköp inte vilken som helst. Den ska vara grå och engelsk, sitsen ska vara av plåt.



Om ditt hem eller sommarstuga bär drag av bondgård, om så bara på avstånd, är detta skäl nog att köpa en Grålle. Det finns alltid någon liten vedpinne, snöflinga eller sten som måste hanteras. Och med en Grålle gör du det med stil. Den är enkel att lära sig att köra och med posörplöjningen avklarad kan du på allvar fördjupa relationen till din traktor. En hel värld öppnar sig!

Posörplöjning?

Ja, när du bara måste tillfredsställa ditt urbehov av att vända fet mylla i perfekta stråk, men inte ser det som lika angeläget att stoppa ner något i jorden efteråt.



Plöjbovfasoner! Smeknamnet kommer sig av färgen, det vet jag. Men vad är det för märkvärdigt med Grälle?

Precis som allting annat har kulören en förklaring, sann eller inte. Grållens skapare Harry Ferguson är omgärdad av myter, men likafullt en av teknikhistoriens giganter. Hans Grälle föddes ur Irlands misär på 1920-talet. Hästen var inte nog effektiv för att odla upp den kuperade, steniga terrängen. Ferguson patenterade en extra duglig plog, men den fungerade inte bra med marknadens traktorer. Efter ett havererat samarbete (något av Harrys specialitet) med Ford började han utveckla en egen traktor. Idén var att traktor och redskap skulle vara ett. Det skedde med en unik trepunktsupphängning. Gick det tungt fördes kraften över till traktorn som därmed fick mer fäste. Stötte plogen i en sten lyftes den automatiskt upp. En vanlig traktor kunde i värsta fall välta bakåt i samma situation. En liten, men effektiv traktor packade inte samman jorden lika mycket som en biffig, övermotoriserad sak. Grälle var en hästmaskin, dess förbluffande effektivitet gjorde att den bildligen och bokstavligen bröt ny mark till gagn för folkförsörjningen.

Första traktorn med beteckningen TE-20 lämnade fabriken i juli 1946 och det påstås att den grå kulören var överskottsfärg från krigsindustrin.

Rapplig engelsk kvalitet?

Glöm det. Grållen är nog det mest gedigna fordon som tillverkats i öriket. Det är form och funktion i högsta möjliga förening. Dess like finns inte i bilvärlden. Material, toleranser och finish håller mycket hög klass.



Poppis traktor i Sverige väl? Visst ser man den överallt?

ANA i Nyköping importerade och satte samman bilar från Standard, som också tillverkade Fergusons traktor. Dotterbolaget AB Farming marknadsförde Ferguson System i Sverige, redan från 1947. Idén var att sälja traktorn relativt billigt och tjäna pengar på de skräddarsydda redskapen. Ett upplägg som gagnade piratkopieringen. Utbudet kompletterades med svensktillverkade och -anpassade redskap, inte minst inom skogsbruket.

Av 517 651 Englandstillverkade Ferguson TE-20 gick ca 40 000 till Sverige. Drygt 20 000 finns kvar! Bara Ferrari kan stoltsera med bättre överlevnadsprocent.

Världens näst äldsta Grålle finns faktiskt i Sverige. Den gavs som 50-årspresent till AB Farmings VD Lennart Cassler och kan idag beskådas hos Grålleklubben i Ringarum.

Något om beteckningarna kanske?

Okej, häng med nu: TE-20 är Tractor England med 20 hästkrafter. TO-20 var Tractor Overseas, alltså USA-export. TE-A 20 gick på bensin och TE-C var den smalspåriga varianten. TE-D 20 var fotogendriven (men startades på bensin) och dess smalspåriga kusin heter TE-E 20. TE-F är diesel. TE-K är vingårdstraktorn.

Hur köper jag en Grålle?

Traktorer är lokala utomhusfenomen. Utöver vanliga annonser – snoka i närområdet. Grållen är en maskin och som sådan utsatt för ägares mer eller mindre genomtänkta idéer och reparationer. Bonnsnide kan ha sin charm, men prioritera hellre en jämnsniten, vackert patinerad traktor med originalkänslan i behåll. Tänk: ratt, sits, mätare, belysning och avgasrör. Alla felkällor finns blottade för ögat. Leta läckage, missljud, bolm ur avgasröret, glapp.

Har Grållen vistats länge i kyla – starta den inte! Risk för fruset kondensvatten i växellådan, uppemot 3-4 liter om du har otur. Starta och du spränger hydraulpumpen. Låt den tina ordentligt inomhus först. Årsmodellen är oväsentlig. Efter 1951 har den i och för sig 12-voltsystem, vilket kan vara trevligt.



Pris och papper?

Under 10 000 kronor och du har en kul vinter eller två framför dig i verkstan med ett vindögt exemplar. Att renovera Grålle är lätt och billigt. Funktionsdugliga men lite ärrade bruksmaskiner kostar runt 15 000. Mer pengar än så och du kan vara lite mer kräsen med originalstuk och att den nyligen har kostats på, exempelvis med nya däck.

Registreringsskyltar och -handlingar har en tendens att inte riktigt fastna på gamla jordbruksmaskiner. Visst kan du köpa en papperslös individ, den kan möjligen gå att försäkra, men att ha klara papper är betydligt smartare. Inte minst när du ska ut och cruisa på byn.

Något annat jag bör känna till?

Det går inte att stressa på en traktor.

Hårdfakta

Ferguson TE-20

Nypris(1954): 8 235 kronor.

Värde idag: ca 20 000 kronor*.

Motor: Fyrcylindrig radmotor med stötstänger, två ventiler per cylinder. Förgasare. Vattenkylning. Volym 2 088 cm³. Max effekt 26 hk vid 2 000 r/min.

Kraftöverföring: Längsmonterad motor fram, bakhjulsdrift. Fyrväxlad manuell låda. Golvspak.

Mått: Axelavstånd 178 cm. Justerbar spårvidd fram/bak 122-203 cm/122-193 cm. Längd/minsta bredd/höjd 292/163/132 cm. Tjänstevikt 1 250 kg. Tank 36 liter varav 4,54 liter i reserv.

Fjädring/hjulställ: Centralupphängd stel framaxel, stabiliseringsstag. Bak stel axel, stumt monterad.

Styrning: Kuggstång. Vändcirkel 4,88 m med styrbroms. Rattens diameter 45,7 cm.

Hjul: Plåtfälgar, 4.00 x 19 fram, 10.00 x 28 bak.

Elsystem: 12 volt.

Bromsar: Mekaniska, trummor bak.

Fartresurser: Fart vid 2 000 r/min 21,32 km/h.

Källor: Original instruktionsbok.

*Traktor i väl fungerande bruksskick, original eller renoverad men ändå med vissa mindre defekter.

Reservdelar och service

Ingen traktorverkstad kan motstå en Grålle och nästan alla reservdelar finns att skaffa, nytt eller begagnat. Grålle inbjuder till egna insatser och med de manualer som finns kan du klara det mesta själv med lite vanlig mekvana. Sparex AB i Timmele kan hjälpa dig med delar, 0321-840 55 (www.te-20.com), liksom Olssons i Ellös AB 0304-548 90 (www.veterandelar.net)

Checklista – kolla detta före köpet!

Kaross

Rostfickor? Hahaha. Allt är synligt. Tänk på att spåren efter 50 års hederligt arbete inte går att återskapa. Ska du ändå byta plåt: Nya skärmar kostar 2 500 kr/paret och en komplett huv med sidor och grill ca 9 000 kr. Grillhalvor ca 1 500 kr/par. Frontemblem kostar 618 kr och en ¾ liter äkta Grållegrå färg kostar 190 kr.

Motor

En lågtrimmad robust enhetsmotor från Standard Motor Company. Den fanns i såväl vardagsbil (Vanguard) som sportkärra (Triumph TR2). Fram till 1948 satt en Continentalmotor i Grålle. Det finns bensin, bensin/fotogen och diesel. Motorn ska vara lättstartad från kallt tillstånd och lunka på fint vid tomgång. Lyssna efter missljud och kolla om rökutvecklingen är onaturlig, speciellt vid acceleration. Leta efter läckage.

En komplett renoveringssats med lager, kolvar, ringar finns för 4 500 kr över disk. Motsvarande på elsidan – rotor, kablar etcetera – kostar en tusing. Continentalmotorn (Z-120) kan medföra lite mer detektivjobb, men den är tillverkad i stora upplagor.

Korrekt oljetryck ligger på 1,5-4,5 kg vid tomgång (beroende på modell). För lågt tryck hörs på knackande tomgång, längs ner i motorn och är detsamma som slitna vevlager. Vatten i oljan kan innebära blåst topplockpackning.

Transmission

Oljan är gemensam i växellåda, bakaxel och hydraulsystem och ska bytas var 720:e timme. En sliten växellåda avslöjar sig genom att växlarna hoppar ur. Läckande packboxar i motorns bakkant eller växellådans framkant kan söla ner lamellerna med slirning som följd. Hydraulpumpen är den svåraste reservdelen. Finns inte i nytillverkning.

Hjulupphängningar och bromsar

Glapp i styrleder känner du och ser med blotta ögat. Det märks också när du kör i form av rattglapp och onaturliga vibrationer. De långsgående stabiliseringsstagen ska vara raka. Kanske har någon trottoarbonden jackat upp traktorn i stagen – fy skäms. Går den rakt? Inte. Då kan det vara glapp i framaxelupphängningen och/eller styrspindlarna. Traktorn ska bromsa rakt och effektivt och när du provar en broms i taget i låg fart ska den vända runt på sin egen längd. Dåliga bromsar beror ofta på att olja trängt ut och smetat ner bromsbackarna. Ett framdäck kostar ca 850 kr och dito bak ca 2 500 kr.

SLUT